

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 22

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

der Ausarbeitung einer im Laboratorium von H. F. Weber entstandenen Dissertation „Experimentelle Untersuchungen über die Natur der Magnetisierungsfunktion“, auf Grund der ihm die Universität Zürich den Titel eines Dr. phil. verlieh. Zufällig hatte sich 1897 der Schreibende, ebenfalls infolge einer von H. F. Weber aufgegebenen Promotionsarbeit, mit der genannten Arbeit von C. Baur zu beschäftigen, ohne indessen ihren Autor schon zu kennen. Bald sollte er indessen die Bedeutung von C. Baur erfahren und in der Folge auch persönlich mit ihm in einen zeitweise ziemlich regelmässigen Verkehr treten. C. Baur war nach Beendigung seiner Studien und einer sechsjährigen Tätigkeit als Lehrer in Genf und Solothurn zur Kabelfabrikation gegangen und bekleidete verantwortungsvolle Stellen in englischen, österreichischen und russischen Kabelfabriken, um schliesslich gegen das Ende des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts bei Aubert, Grenier & Cie., in Cossonay, ein letztes Mal im unmittelbaren Dienste der Industrie tätig zu sein. Hierauf trat er von der Fabrikationstätigkeit zurück und lebte zurückgezogen in Zürich, gelegentlich mit Expertisen, mit der Bearbeitung erfinderischer Ideen und auch literarisch beschäftigt.

Baurs Name trat 1901, zufolge seiner im Londoner „Electrician“ bekannt gegebenen Versuche über den elektrischen Durchschlag erstmals und Aufsehen erregend literarisch hervor. Als 1903 sein Buch „Das elektrische Kabel“ (erwähnt auf Seite 88 von Band 42 der „S.B.Z.“) im Verlag von Julius Springer, Berlin, in erster Auflage erschien, wurde allgemein sein umfassendes theoretisches Wissen und sein praktisches Können auf einem bisher literarisch völlig unbearbeiteten Gebiete anerkennend hervorgehoben. Als 1910 die zweite Auflage dieses Werkes folgte, verwendete sich der Schreibende persönlich für die Gewinnung kompetenter Rezensenten in der schweiz. Fachpresse und hatte den Erfolg, dass dem Buche von Seiten des Schwachstroms im „Bulletin“ des S.E.V. durch Prof. Dr. A. Tobler (Band I, Seite 243), von Seiten des Starkstroms in der „Schweiz. Bauzeitung“ durch Josef Herzog (Band 57, Seite 170) die verdiente fachkundige Wertschätzung ausgesprochen wurde. Im Jahre 1918 sollte C. Baur eine dritte Auflage seines Kabelbuchs bearbeiten; er fühlte sich nach anfänglicher Zusage indessen der Praxis der Kabeltechnik schon zu fern und lehnte schliesslich den Auftrag ab, wobei als Frucht seiner erneuerten wissenschaftlichen Bemühungen nach einigen Jahren noch seine Studie „Die Elektrizität als Aetherströmung“ erschien, die in dieser Zeitschrift (auf Seite 12 von Bd. 90) ebenfalls besprochen wurde.

Caspar Baur war von überaus ruhigem, liebenswürdigem und gütigem Wesen und wird seinen Bekannten in angenehmer Erinnerung bleiben. W. Kummer.

† James Stauffacher ist am 2. April d. J. in Green Bay, Wisconsin, U.S.A., den Folgen einer Magenoperation erlegen. Am 11. Februar 1894 in Schwanden geboren, verlebte Stauffacher seine Jugendzeit im Glarnerland und trat 1913 in die Ingenieurschule der E.T.H. ein, die er 1917, mit dem Diplom versehen, verliess. Nachdem er die ersten Jahre seiner praktischen Tätigkeit im Meliorationswesen und bei Bachkorrekturen in der Schweiz zugebracht hatte, wanderte er im Jahre 1923 nach Amerika aus. Bei der Rock Island Railway Company in Chicago fand er Gelegenheit, sich in die amerikanischen Verhältnisse einzuarbeiten. 1925 siedelte er nach Green Bay über, wo er eine Stelle beim Stadtingenieurbureau angenommen hatte. Nach einem Aufenthalt von anderthalb Jahren in Detroit, im Dienste einer grossen Eisenbaugesellschaft, kehrte er Ende 1927 nach Green Bay zurück, um die Leitung des städtischen Ingenieurbureau zu übernehmen. Da entfaltete er nun eine vielseitige Tätigkeit, sodass verschiedene Strassen, Brücken und Gebäude städtischer Betriebe noch lange Zeit von seinem Wirken Zeugnis ablegen werden.

WETTBEWERBE.

Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Zürich. Der Stadtrat von Zürich eröffnet unter den in der Schweiz verbürgerten oder seit mindestens einem Jahr niedergelassenen Fachleuten einen Wettbewerb zur Gewinnung von Vorschlägen über die Neugestaltung der Plätze am Hauptbahnhof und die Verkehrsführung in dessen Umgebung im Zusammenhang mit dem provisorischen Umbau des Aufnahmegebäudes der S.B.B. Als Termin für die Einlieferung der Arbeiten ist der 31. August 1929 festgesetzt. Dem Preisgericht gehören an die Stadträte J. Baumann und G. Kruck, Prof. Dr. Ing. O. Blum (Hannover), Regierungs- und Baurat E. Schuppan (Berlin),

Oberingenieur A. Acatos (S.B.B. Zürich), Ingenieur Carl Jegher und K. Hippenmeier, Chef des Bebauungsplanbureau der Stadt Zürich, ferner als Beisitzer mit beratender Stimme Strassenbahndirektor U. Winterhalter, Polizeiadjunkt Chr. Hartmann und Strassenbahn-Ingenieur K. Fiedler. Ersatzmänner sind Architekt Th. Nager (S.B.B. Bern), Prof. Hugo Studer, Ing. (Zürich) und Direktor Heinrich Hürli-mann (Zürich). Für die Prämierung von höchstens sechs Entwürfen sind 20 000 Fr. ausgesetzt, dazu 5000 Fr. für allfällige Ankäufe. Verlangt werden: Lageplan 1:500 mit allen notwendigen Einzelheiten, Längenprofile 1:500 und Schnitte 1:200 der Unterführungen oder Bauwerke und ein Erläuterungsbericht. — Programm und Unterlagen können gegen Hinterlegung von 40 Fr. bei der Planverwaltung des Tiefbauamtes, Stadthaus, III. Stock, Zimmer 206, je von 9 bis 11 Uhr bezogen werden.

Umbau des Hotel St. Gotthard in Zürich. Zur Erlangung von Entwürfen für die teilweise Umgestaltung seines Hauses (Räume im Erdgeschoss und Keller sowie Fassadenänderung) eröffnete Herr E. Manz, der Besitzer des Hotel Gotthard, eine Konkurrenz unter zehn der ersten Architekten Zürichs. Ausser einer Entschädigungssumme von je 1000 Fr. standen der Jury (Stadtbaumeister H. Herter, Arch. Koller, St. Moritz, und E. Manz) 5000 Fr. zur beliebigen Verteilung zur Verfügung. Der Wettbewerb brachte eine Reihe sehr interessanter Lösungen, doch konnte keines der eingereichten Projekte ohne weiteres als Grundlage für die Ausführung in Betracht kommen. Es wurden prämiert:

1. Rang (II. Preis, 1500 Fr.) Otto Honegger, Architekt,
2. Rang (III. Preis, 1200 Fr.) Karl Scheer, Architekt,
3. Rang (IV. Preis, 900 Fr.) Hermann Weideli, Architekt,
4. Rang (V. Preis, 700 Fr.) Karl Egender, Architekt,
5. Rang (VI. Preis, 700 Fr.) Martin Risch, Architekt.

Der Umbau soll nach den Plänen von Arch. Otto Honegger durchgeführt werden.

KORRESPONDENZ.

Zu der in Nr. 20, Seite 252, erschienenen Mitteilung über *Motorwagen für die Bern-Neuenburg-Bahn* erhalten wir folgende Zuschrift:

In Anbetracht des Umstandes, dass die Fahrleitung Bern-Neuenburg schon im Mai 1928 erstellt und in Betrieb genommen werden konnte, mussten die Konstruktionsfirmen, denen die Lieferung der neuen Motorwagen anvertraut wurde, relativ sehr kurze Liefertermine eingehen, die an die Organisation der Produktionsmittel ausserordentlich grosse Anforderungen stellten. Aus der Mitteilung, dass von den bestellten Motorwagen der von Oerlikon gelieferte als erster die offizielle Probefahrt bestanden habe, soll offenbar der Eindruck erweckt werden, die Maschinenfabrik hätte den Liefertermin eingehalten, bzw. die Konkurrenz in diesem Punkt überflügelt. Nun ist gerade das Gegenteil der Fall, indem im Momente der Ablieferung des ersten Oerlikoner Wagens am 11. April 1929 bereits zwei Sécheron-Wagen auf der Bern-Neuenburg-Linie kollaudiert und (der eine seit fünf Wochen) im Betrieb waren. Auch die erste offizielle Probefahrt am Lötschberg ist von einem Sécheron-Wagen schon am 26. April, d. h. vor derjenigen des Oerlikoner Wagens bestanden worden. Es zeigte sich dabei, dass das Fahrprogramm wesentlich verschärft, d. h. die Umschlagszeiten, die der Abkühlung der elektrischen Ausrüstung zugute kommen, bedeutend verkürzt werden konnten. Bei der daraufhin angeordneten neuen Probefahrt mit verschärften Bedingungen kam dann allerdings der Oerlikoner Wagen zufällig als erster an die Reihe.

Was die Ueberführung der Motorwagen von den Konstruktionswerkstätten bis zur Strecke Bern-Neuenburg anbetrifft, so möchten wir erwähnen, dass auch die Sécheron-Wagen von Genf nach Neuenburg zur Zugförderung herangezogen wurden, nachdem Vorversuche auf der S.B.B.-Linie Genf-Nyon in Gegenwart von Organen der S.B.B. und des Departements die Eignung ergeben hatten. Es dürfte in diesem Zusammenhang auch noch erwähnt werden, dass schon im Jahre 1926 die grossen Lötschberg-Lokomotiven unter Benützung als Zugmittel nach Neuenburg überführt worden sind, wodurch der Bestellerin bedeutende Frachtersparnisse erwachsen sind.

In der in Frage stehenden Mitteilung wird zudem auf die bedeutend bessern Adhäsionsverhältnisse der neuen Triebwagen gegenüber einem ursprünglichen Projekt der Bahnverwaltung mit zwei